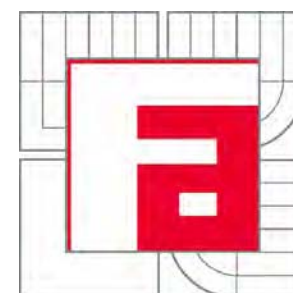


BC. PETR HILL
DIPLOMOVÁ PRÁCE 2010
FAKULTA ARCHITEKTURY VUT V BRNĚ
ÚSTAV NAVRHOVÁNÍ V.
DOC. ING. ARCH. KAREL HAVLIŠ



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



FAKULTA ARCHITEKTURY
ÚSTAV NAVRHOVÁNÍ V.

FACULTY OF ARCHITECTURE
DEPARTMENT OF DESIGN V.

KOMPAKTNÍ MĚSTO - ANEB CO NOVÉHO SE MŮŽE JEŠTĚ DÍT V BRNĚ MEZI NÁDRAŽÍMI

COMPACT CITY - OR WHAT NEW IS ABLE TO YET BE DONE IN BRNO
AMONG RAILWAY STATIONS

DIPLOMOVÁ PRÁCE
MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE
AUTHOR

Bc. PETR HILL

VEDOUCÍ PRÁCE
SUPERVISOR

doc. Ing. arch. KAREL HAVLIŠ

BRNO 2010

ZÁKLADNÍ ÚVODNÍ TEZE PRO DIPLOMOVOU PRÁCI

Základním úkolem předdiplomního ateliéru bylo shromáždění údajů studium kontextu, analýz, souvisejících problematik a okolí diplomního projektu. Jeho výsledkem by mělo být formulování základních tezí, které dají vzniknout konceptu diplomové práce.

- Zásadním momentem tvorby koncepce bude mé rozhodnutí akceptovat -jak se zdá již nezvratný- proces odsunu brněnského nádraží do nové jižní polohy. Nemá za úkol bilancovat vhodnost nebo nevhodnost tohoto odsunu a nebude s ním polemizovat. V rámci projektu Europoint chci zachovat pouze myšlenku odsunu a lokalitu budoucího nádraží, příp. architekturu budovy samotného nádraží. Diplomová práce by ale měla vytvořit odlišný pohled na rozvoj území mezi centrem a novým nádražím, a to jak po stránce jeho výsledku, tak průběhu a metody rozvoje.
- Důležitým rozhodnutím je neponechávat kolej pro regionální železniční dopravu ve stopě dnešního kolejistiště. Toto řešení dělá odsun nádraží ve smyslu urbánně prostorové neúčinným a neopodstatněným, zakomponování kolejistiště ve zvýšené poloze do nové čtvrti je přinejmenším velmi svazující. Problém regionální dopravy do centra bude řešena vlakotramvajovou hybridní linkou, která v centrální části města bude již v režimu tramvajovém a tedy součástí uliční dopravy. Možné je její zkombinování s linkou podzemním dialektrem.
- Přílišná potřebná kapacita dopravy z nádraží do centra nebude řešena zkapacitňováním jedné tramvajové linky, nýbrž využitím více linek, které tak lépe obslouží celé nové území z různých stran. Kvůli přetíženosti křižovatky na Nových Sadech je třeba najít více míst pro připojení nových linek do tramvajové sítě. V tomto ohledu může být také přínosný S-J dialekt.
- Pro rozvoj nových ploch mezi nádražím je důležitý vývoj spojnice centra a nového nádraží, právě na tu bude kladen důraz. Narozdíl od oficiálního projektu však nebude tvořen širokým přímým bulvárem, který je nejen v počáteční fázi svým rozsahem těžko uchopitelný pro development, ale také vytváří nepříjemný předimenzovaný veřejný prostor, kde samotná dimenze prostoru je překážkou v jeho překonání. Jeho příměstí pak zdůrazňuje jeho délku a demotivuje chodce k jeho pěšímu „zdolání“ a tím oživení lidským elementem. Naopak vidím jako důležité řešení spojnice raději řadou několika uzavřenějších veřejných prostor s vlastním duchem a identitou. Ty vytvoří cestu z centra k nádraží příjemnější a pocitově kratší. Uliční prostory pak mohou zůstat kompaktnější, což nahrává nejen úspornosti a živosti místa a tím jeho vyšší ekonomické atraktivitě, ale i celkové prostorově efektivnějšímu řešení.
- Současná situace na trhu s nemovitostmi a nájmy v oblasti centra města a okolí nově řešeného území, tedy jasně převyšující nabídka nad poptávkou a následně nízká cena a menší tlak na efektivitu a kompaktnost využití, bude novým rozvojem území mezi ná-

dražími ještě zhoršena. Proto musí návrh pracovat s tématem udržení kompaktnosti nové struktury a vysoké hodnoty (reprezentované cenou) ploch/staveb.

- Tato snaha se v návrhu projeví fázovitostí řešení, které bude mít za úkol neuvolnit rozvoj celého území najednou, což by vedlo k extrémně nízké hodnotě území a jeho velmi řídkou, rozptýlenou a nekompaktní strukturu. Stavebníci by nebyli hodnotou ploch motivováni k efektivnímu využití území formou kompaktní zástavby. Proto budou první fáze rozvíjet pouze základní prostory v území (např. spojnici centra a nádraží) a prozatím nerozvíjené části budou tvořit dočasné základně kultivované zelené plochy s možností využití pro krátkodobé akce. Další fáze, které aktivují rozvoj v dalších a dalších plochách, budou otevřeny až v momentě, kdy bude dostatečně vyvinutý prostor ve fázích předchozích a bude se již moci vyvíjet sám.
- Koncepce a obsah nového řešení prostoru mezi nádražím by také mělo reflektovat závěry a poznatky článku „Shrinking Brno?“, tedy vymezení cílových skupin a charakteristiku nově reurbanizátorů území.
- Bude-li pro to dostatek prostoru v rámci výše nastíněného řešení, pokusí se diplomová práce atraktivizovat nové území i zakomponováním vodního elementu blízké řeky a případně adaptací a revitalizací pozůstalých architektonicky hodnotných staveb.

Ve Vyškově, dne 17.1.2010

-

-

-



Vlakotramvaj "Stadtbahn" v Karlsruhe - v ulicích i na železnici



Městské nábřeží v Lipsku



Fotbalový stadion ve švýcarském Schaffhausenu jako živá součást městské struktury



Compact City Wien



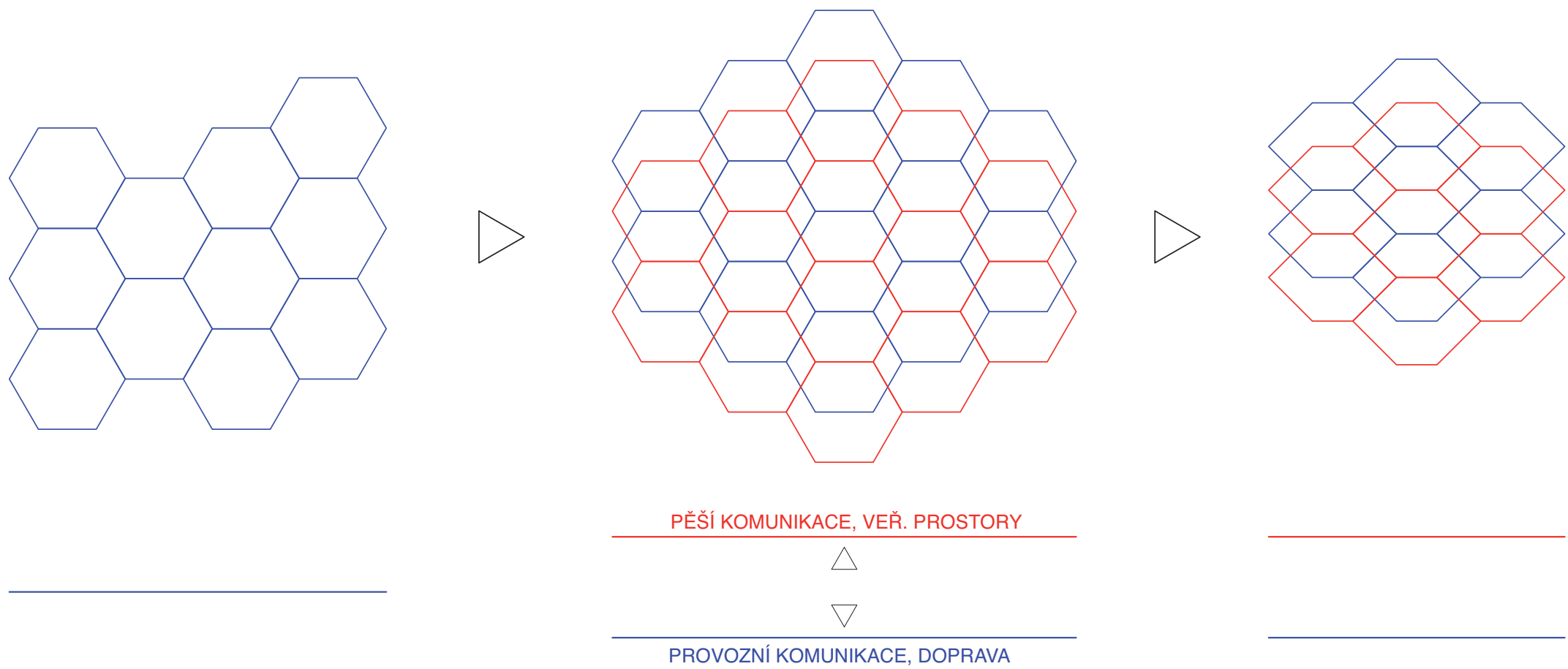
Almere "Citadel" City Center - Vrstvené polyfunkční centrum města

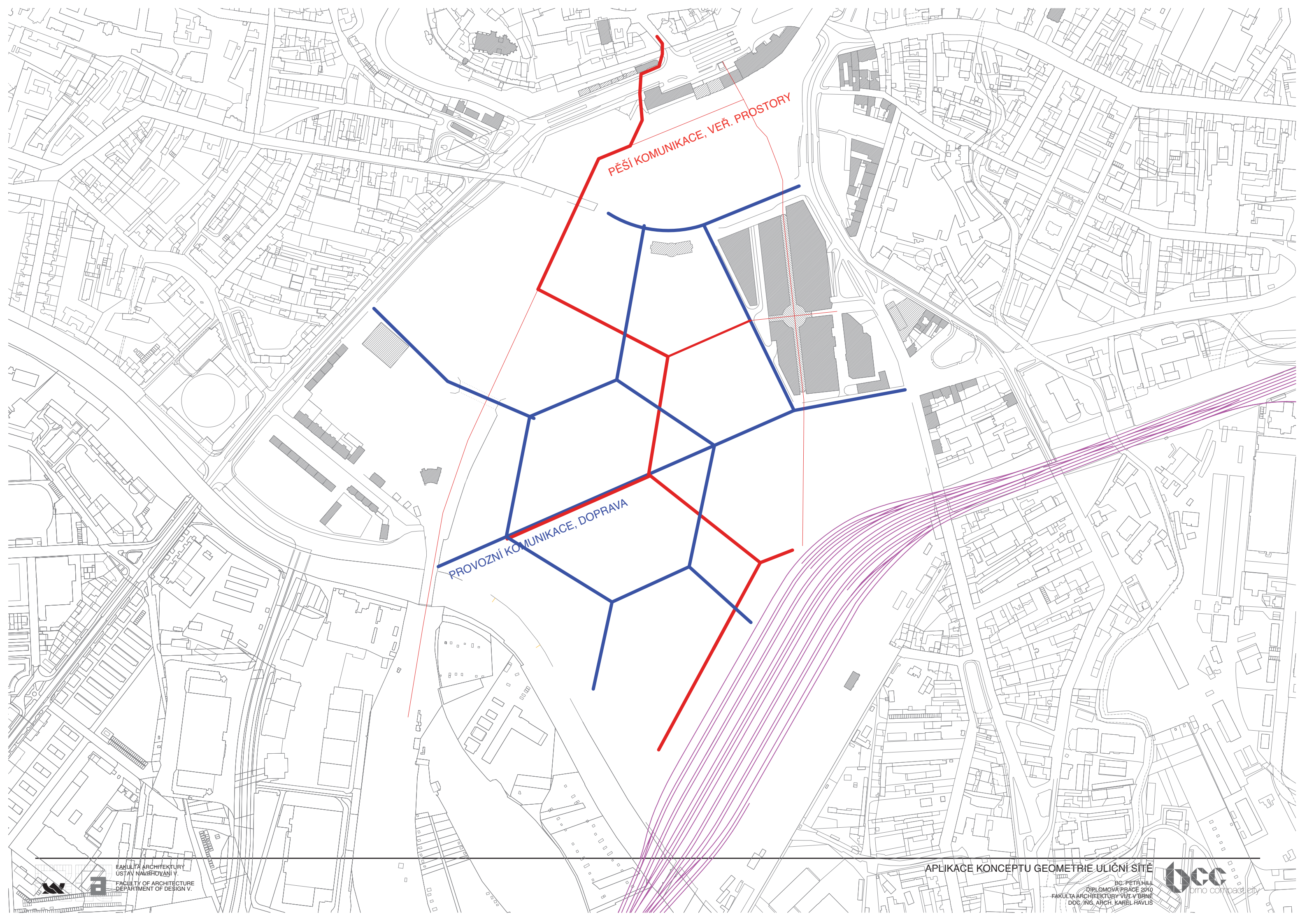


Diplomový projekt hledá nové pohledy na urbanistické řešení brněnského tzv. zanádražního prostoru, který se v souvislosti s projektem odsunu železničního nádraží může stát zajímavým místem pro tvorbu nové městské části. Práce se snaží najít alternativu k oficiálně proklamovaným řešením s pravidelnou kompozicí a přímou uliční sítí, aby vytvořila příjemný veřejný prostor, který nebude jen cestou z nádraží do města, ale městem samotným.

Výškový rozdíl šesti metrů využívá pro oddělení automobilového a pěšího provozu a může tak nabídnout nerušený pohyb po ulicích, které díky svému zvýšení nejsou příliš hluboké a mohou tak snížit svou šířku na příjemné minimum obchodních ulic, zatímco potřebné funkční plochy zásobování a parkování se odbývají v podnoží pod nimi. Geometrický koncept dvou vzájemně posunutých hexagonálních mřížek dává možnost vzniknout praktickým velkým blokům parkování v podnoží, kde současně dělí území na jednotlivé projekty. Posunutá mřížka pěších tras nad nimi pak velké celky dělí na příjemný jemnější formát bloků pro pohyb návštěvníků i residentů.

Projekt současně uvažuje nad fázovitostí vývoje území, aby zabránila nechtěné a nevratné řídkosti z počátku jeho rozvoje. Struktura už v úvodní první fázi funguje jako živoucí město, které obklopuje hlavní pěší tah a vytváří dopravní infrastrukturu pro další vývoj.



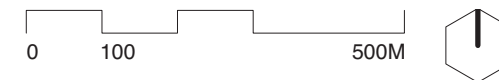


PĚŠÍ KOMUNIKACE, VEŘ. PROSTORY

PROVOZNÍ KOMUNIKACE, DOPRAVA



ŽELEZNICE
PĚŠÍ TAHY
ZELEŇ
SILNIČNÍ DOPRAVA
TRAM/VLAKOTRAM

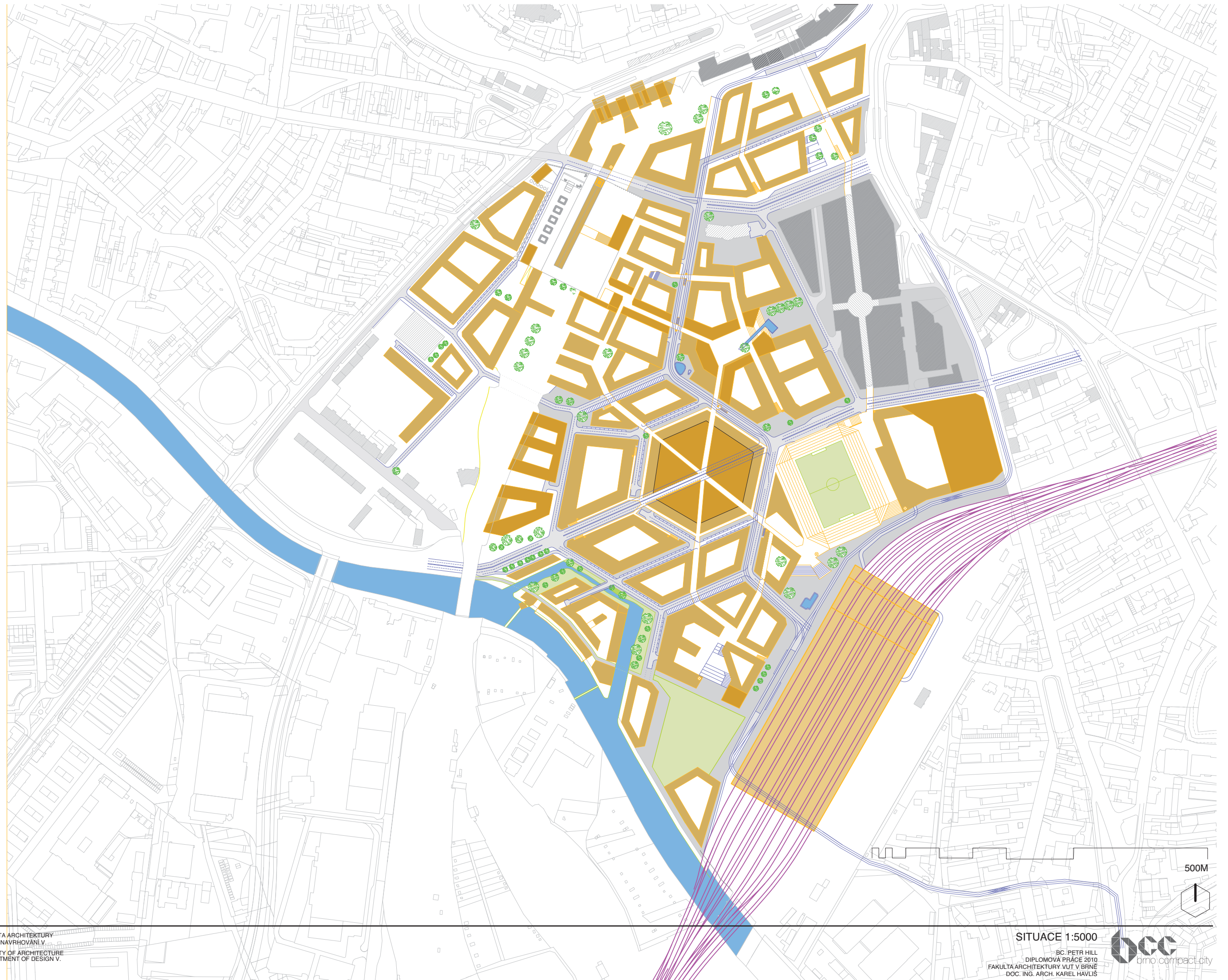


FAKULTA ARCHITEKTURY
ÚSTAV NAVRHOVÁNÍ V.
FACULTY OF ARCHITECTURE
DEPARTMENT OF DESIGN V.

ŠIRŠÍ VZTAHY M 1:10000

BC. PETR HILL
DIPLOMOVÁ PRÁCE 2010
FAKULTA ARCHITEKTURY VUT V BRNĚ
DOC. ING. ARCH. KAREL HAVLÍŠ







NOVÉ SADY

MALÁ AMERIKA

VIADUKT

ŘEZ A-A'

VIADUKT - PARK

OBCHODNÍ CENTRUM

VANŇKOVKA

ŘEZ B-B'

SVRATECKÝ PARK

CENTRUM VZDĚLÁVÁNÍ

HOTEL

FOTBALOVÝ STADION

SPORTOVNÍ CENTRUM ZVONAŘKA

ŘEZ C-C'

RIVER CITY

ŘEZ D-D'

DLE PŘEVAŽUJÍCÍ FUNKCE
PARKING, ZÁSOBOVÁNÍ
KOMERČNÍ FUNKCE
ADMINISTRATIVA, KANCELÁŘE
JINÉ VEŘEJNÉ FUNKCE
BYDLENÍ
DOPRAVA



ŘEZY M 1:1000

BC PETR HILL
DIPLOMOVÁ PRÁCE 2010
FAKULTA ARCHITEKTURY VUT V BRNĚ
DOC. ING. ARCH. KAREL HAVLÍŠ



FAKULTA ARCHITEKTURY
ÚSTAV NAVRHOVÁNÍ V.
FACULTY OF ARCHITECTURE
DEPARTMENT OF DESIGN V.

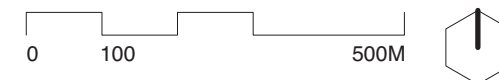


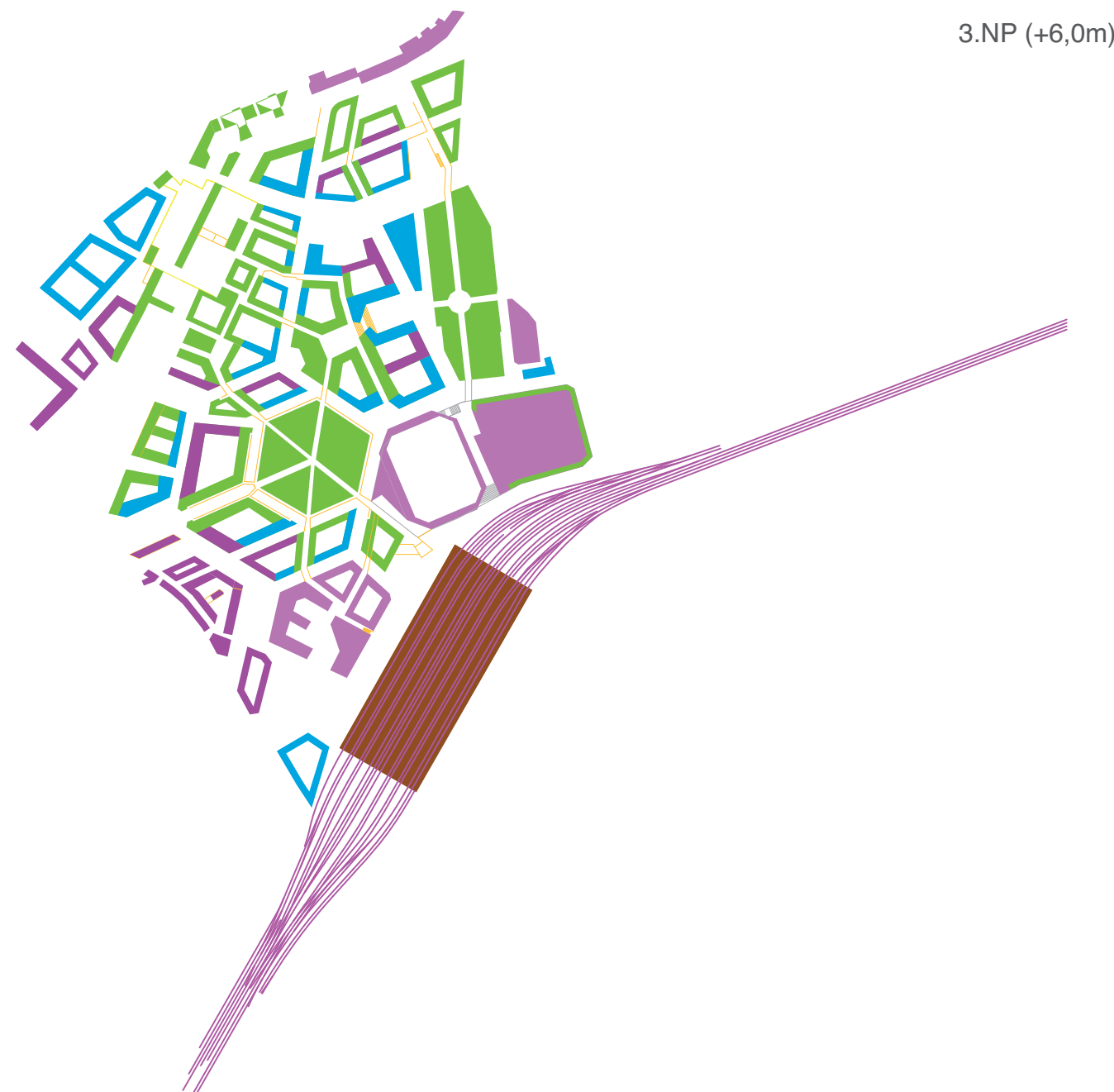
1.NP (0,0m)



2.NP (+3,0m)

DLE PŘEVAŽUJÍCÍ FUNKCE
 PARKING, ZÁSOBOVÁNÍ
 KOMERČNÍ FUNKCE
 ADMINISTRATIVA, KANCELÁŘE
 JINÉ VEŘEJNÉ FUNKCE
 BYDLENÍ
 DOPRAVA





3.NP (+6,0m)

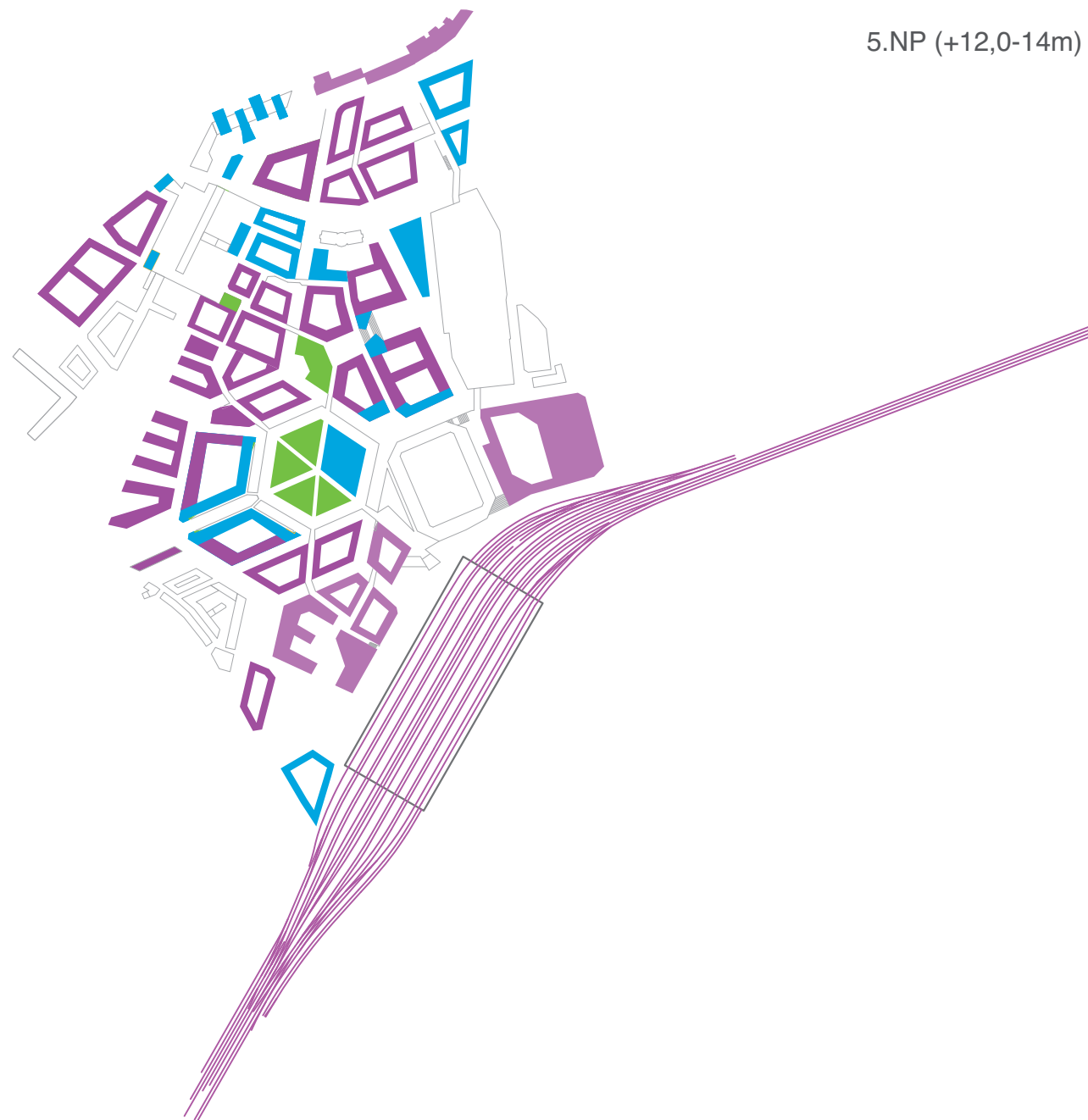


4.NP (+9,0-10,0m)

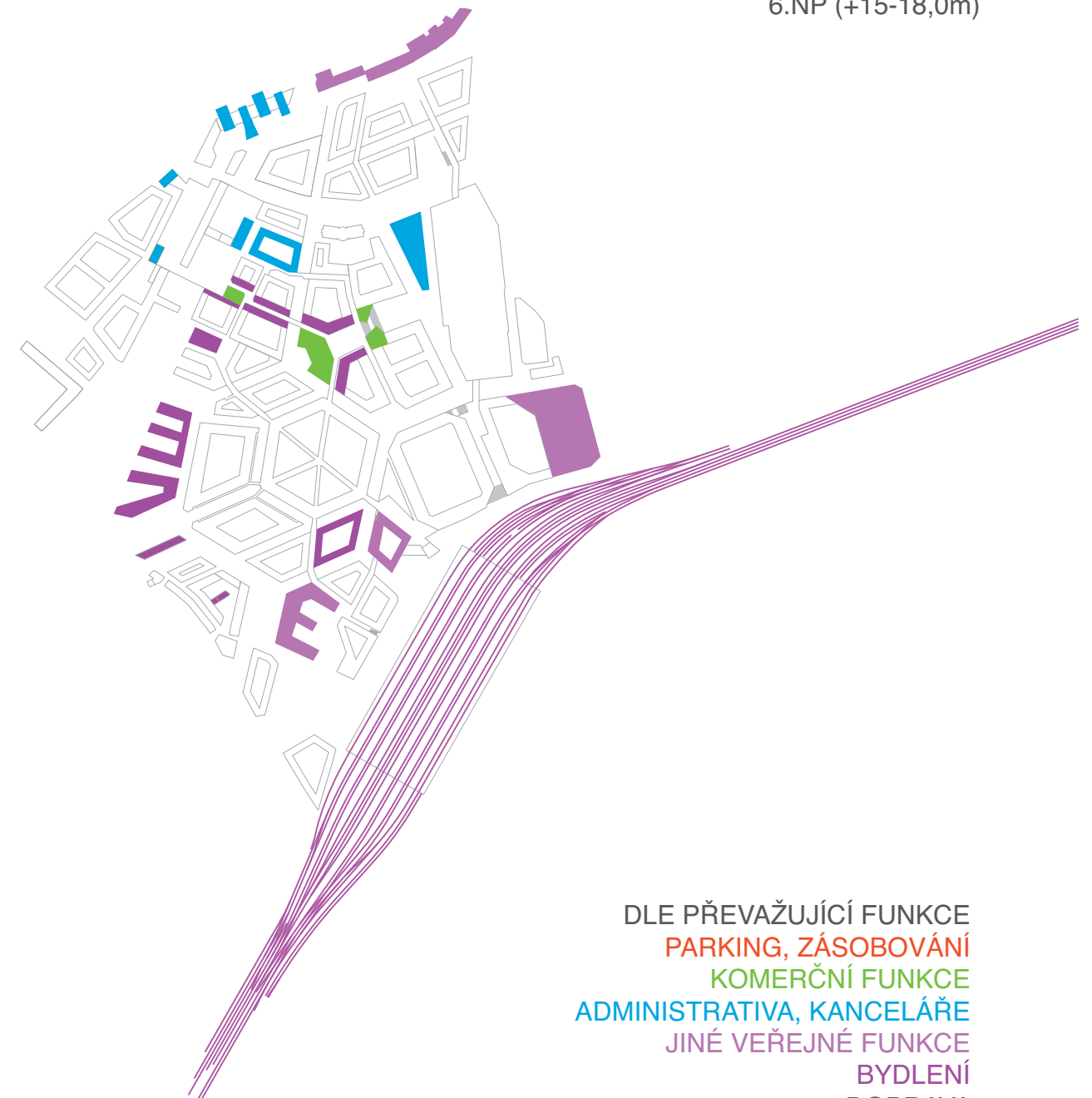
DLE PŘEVAŽUJÍCÍ FUNKCE
 PARKING, ZÁSOBOVÁNÍ
 KOMERČNÍ FUNKCE
 ADMINISTRATIVA, KANCELÁŘE
 JINÉ VEŘEJNÉ FUNKCE
 BYDLENÍ
 DOPRAVA



5.NP (+12,0-14m)



6.NP (+15-18,0m)



DLE PŘEVAŽUJÍCÍ FUNKCE
PARKING, ZÁSOBOVÁNÍ
KOMERČNÍ FUNKCE
ADMINISTRATIVA, KANCELÁŘE
JINÉ VEŘEJNÉ FUNKCE
BYDLENÍ
DOPRAVA

0 100 500M



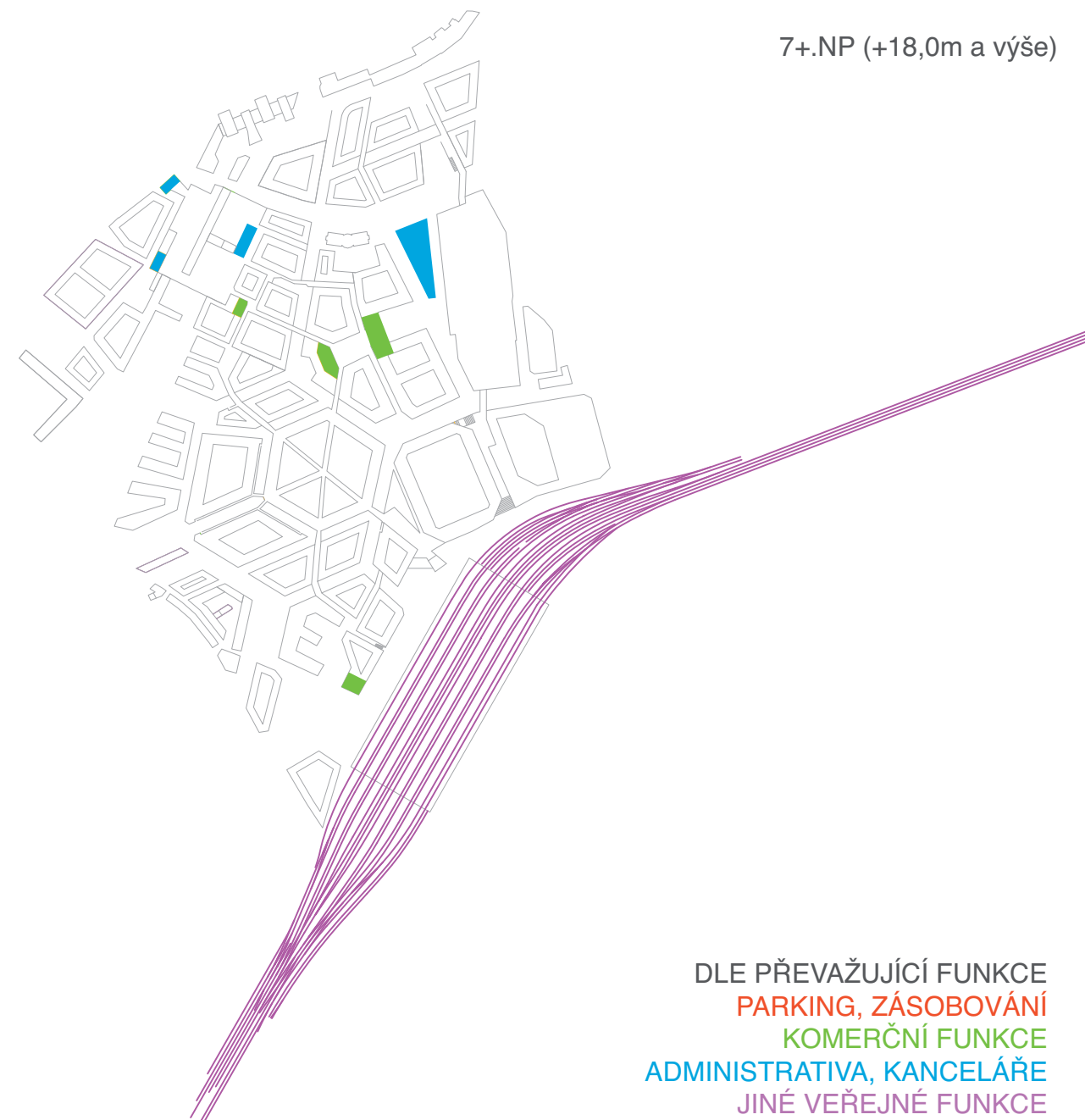
FAKULTA ARCHITEKTURY
ÚSTAV NAVRHOVÁNÍ V.
FACULTY OF ARCHITECTURE
DEPARTMENT OF DESIGN V.

FUNKČNÍ SKLADBY III. M 1:10000

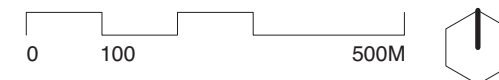
BC. PETR HILL
DIPLOMOVÁ PRÁCE 2010
FAKULTA ARCHITEKTURY VUT V BRNĚ
DOC. ING. ARCH. KAREL HAVLÍŠ



7+.NP (+18,0m a výše)



DLE PŘEVAŽUJÍCÍ FUNKCE
PARKING, ZÁSOBOVÁNÍ
KOMERČNÍ FUNKCE
ADMINISTRATIVA, KANCELÁŘE
JINÉ VEŘEJNÉ FUNKCE
BYDLENÍ
DOPRAVA



FAKULTA ARCHITEKTURY
ÚSTAV NAVRHOVÁNÍ V.
FACULTY OF ARCHITECTURE
DEPARTMENT OF DESIGN V.

FUNKČNÍ SKLADBY IV. M 1:10000

BC. PETR HILL
DIPLOMOVÁ PRÁCE 2010
FAKULTA ARCHITEKTURY VUT V BRNĚ
DOC. ING. ARCH. KAREL HAVLÍŠ



A
B
C

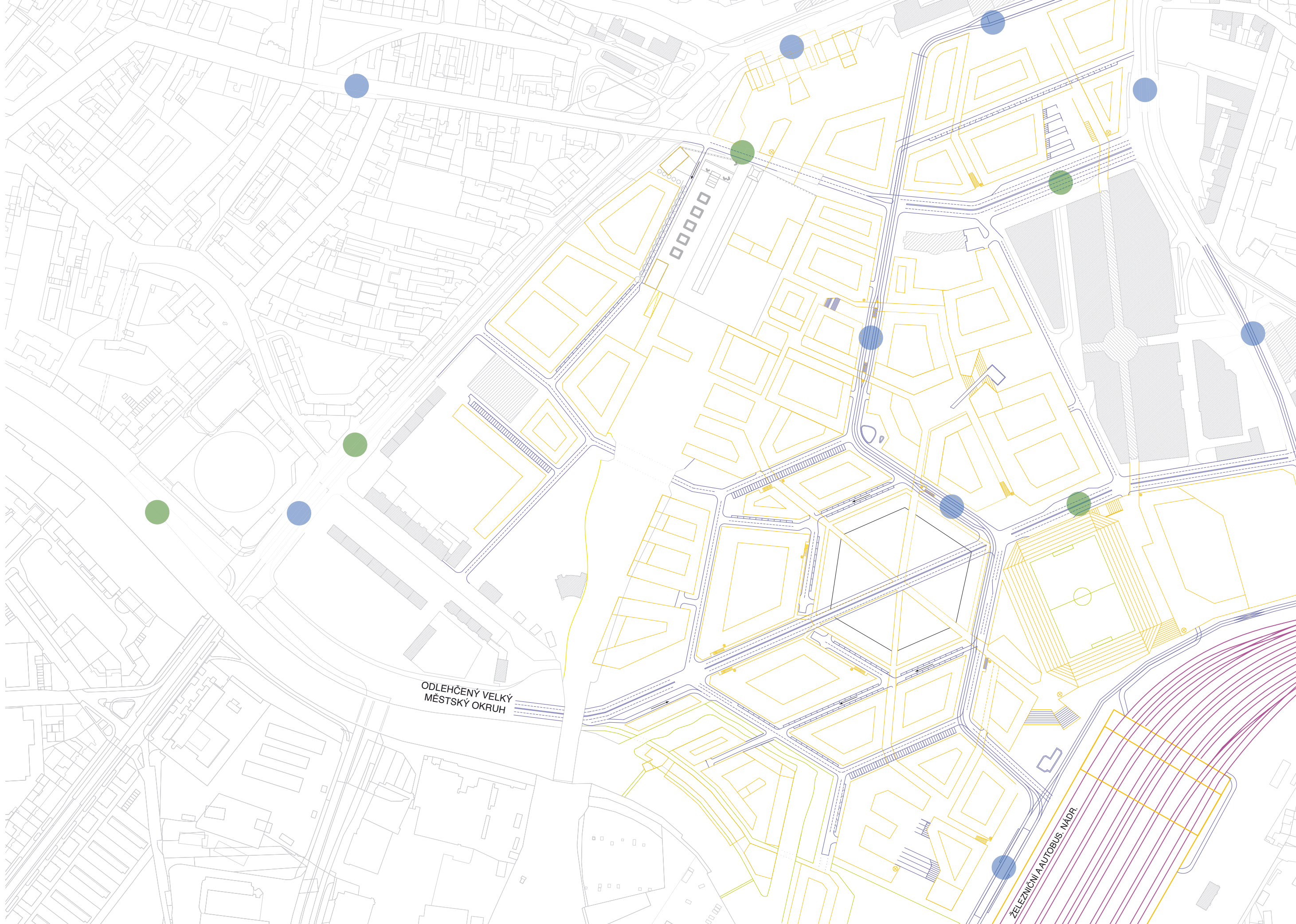


FAKULTA ARCHITEKTURY
ÚSTAV NAVRHOVÁNÍ V.
FACULTY OF ARCHITECTURE
DEPARTMENT OF DESIGN V.

FÁZOVITOST ŘEŠENÍ

BC. PETR HILL
DIPLOMOVÁ PRÁCE 2010
FAKULTA ARCHITEKTURY VUT V BRNĚ
DOC. ING. ARCH. KAREL HAVLIŠ





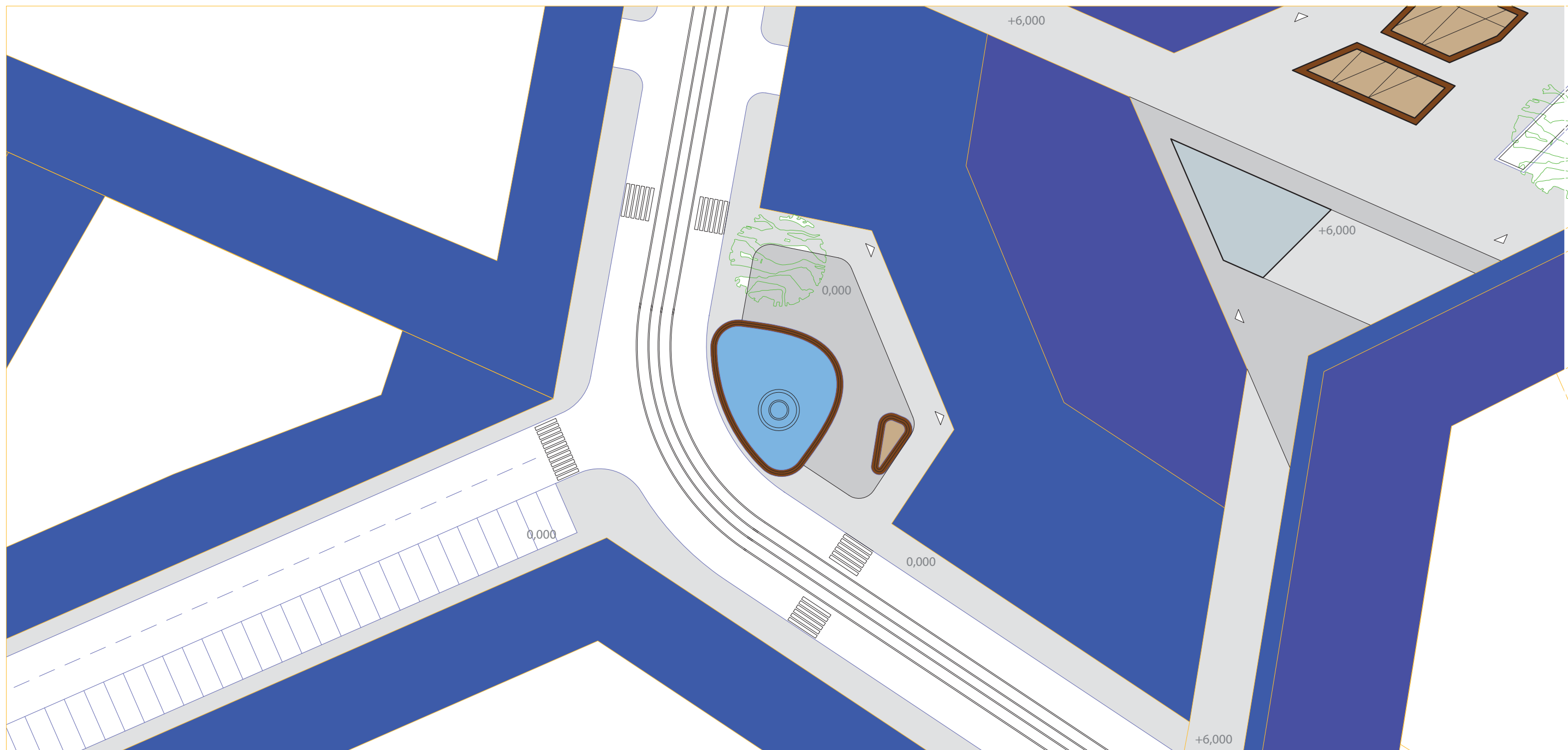


FAKULTA ARCHITEKTURY
ÚSTAV NAVRHOVÁNÍ V.
FACULTY OF ARCHITECTURE
DEPARTMENT OF DESIGN V.

DETAIL VEŘEJNÉHO PROSTORU I. 1:500

BC. PETR HILL
DIPLOMOVÁ PRÁCE 2010
FAKULTA ARCHITEKTURY VUT V BRNĚ
DOC. ING. ARCH. KAREL HAVLÍŠ





Hlavním tématem řešení území mezi stávajícím a plánovaným nádražím je vhodná míra hustoty a kompaktnosti využití území. Jeho koncepce vychází z myšlenky dvou provozních úrovní, využívajících výškový rozdíl mezi centrem města a jeho okrajem při Hlavním nádraží a většinou řešeného území, které leží o šest metrů níže na téměř plochém břehu a nivě řeky Svratky. Tímto místem prochází také železniční val, skrývající původní drážní viadukt, který je obnažen při přechodu drážní cesty přes řeku. Horní okraj valu a viaduktu zůstává na nádražní kótě plus šest metrů, která se tak stává velmi důležitým motivem pro výsledné řešení.

Projekt respektuje teze stanovené před zahájením diplomové práce po předchozím studiu problematiky, podkladů a referenčních příkladů a rešerší. Zásadním okamžikem je nejen přijetí odsunu nádraží jako faktu, který vůbec dává tomuto tématu logiku a náplň, ale také odmítnutí ponechání železniční koleje vedoucích do prostor současného nádraží. Takové řešení jednak částečně přesun nádraží znehodnocuje, neboť nechává kritizovanou urbánní bariéru v území, ale také toto území degraduje průchodem těžko uchopitelného a těžkopádného kolejiště městským prostředím. Jako alternativu navrhuji využití formátu tzv. vlakotramvaje (Stadtbahn), což je hybridní vozidlo, které dokáže obsluhovat cestující jak na železniční trati, tak bezešvě přejít do tramvajového režimu a zařadit se jako plnohodnotná tramvaj do urbánních poměrů. Je sice při průjezdu uliční sítí pomalejší než vlak v železničním koridoru a o něco méně obratná než klasická tramvaj, avšak získané benefity pro obsluhu zejména severní části mikroregionu a vytvoření příjemnějšího městského prostředí za mírné kompromisy stojí. Vlakotramvaj se z železniční sítě připojuje přes území Radlas a ve stopě dnešních nádražních nástupišť, na jihu se pak do systému zařazuje hned na jihozápadním konci nového nádraží poté, co z úrovně terénu vystoupá mírnou rampou z přednádražního prostoru, kde sdílí tramvajovou zastávku. Při cestě na jih může využít tramvajové linky až za Mariánské náměstí a k železnici se rampou připojit až na křížení dráhy s ulicí Hněvkovského.

Prostorový koncept řešení je založen na principu dvou výškově oddělených a půdorysně posunutých hexagonálních mřížek. Geometrie mřížky je deformací mírně upravena pro příznivější křížení v téměř pravém úhlu, zkráceny jsou rovnoběžné úseky. Spodní mřížka je využita pro obsluhu území automobilovou a veřejnou hromadnou dopravou. Její průchod dělí území na mohutné bloky, které jsou výhodnější pro umístění zásobovacích a parkovacích kapacit v této jakési podnoži domů. Současně tím dělí plochy na celky pojmutelné jako jeden developerský nebo investiční celek. Využití mřížky pro dopravu a obsluhu však neznamená mrtvé a špinavé “otevřené tunely” pouze pro dopravní prostředky, takto vytvořené ulice nabízejí i možnost pěšího pohybu, obklopeného tradičním městským parterem. V šest metrů vysokém podnoží to znamená prostory s velkou světlou výškou nebo možnost vložení galerie či administrativního patra do piana nobile. Tyto plochy mají navíc přímé napojení na parkování a obsluhu zásobováním v “zádech”.

Na kótě +6 metrů nad úrovní terénu probíhá horní, pěší mřížka. Ta je tedy na jedné úrovni připojena k centru města, současnému nádraží a prostoru pod Denisovými sady. Hexagonální geometrie dále dělí dosud mohutné bloky na jemnější strukturu městských bloků s délkou strany okolo padesáti šedesáti metrů, což je vhodný formát jak pro intenzivní využití území, tak pro příjemný pěší pohyb bez obcházení nekonečných fasád. Právě šestiúhelníkový formát nedává vzniknout dlouhé přímočaré ulici, která by svou délkou opticky chodce demotivovala k

nekonečné chůzi a nutila k využití hromadné dopravy. Ta by se jednak mohla stát přetíženou, ale také by zbavila území živého prvku, který by bez zpočínutí (a také útraty) projel za okny tramvaje. Nepřítomnost automobilové dopravy a existence vnitrobloků, které zajišťují hygienické předpoklady v objektech umožňuje snížení šíře ulic na co nejmenší rozměr – jen tak totiž prostor funguje jako opravdu oboustranná a také komerčně úspěšná a tedy živá ulice. Příjemně krátké vzdálenosti mezi styky ulic navíc vytvářejí mnoho zajímavých a pulsujících veřejných prostor, které jsou jako korále navlečeny na hlavní pěší trase od nádraží do centra města. Chodec tak nevnímá celkovou délku cesty či její klikatost, ale každým dalším prostorem je váben dál a dál po své cestě městem.

Objekty i ulice na této úrovni stojí na rozlehlých podnožích rozkrájených spodním rastrem, odkud jsou obsluhovány a podnož zajišťuje právě potřebné kapacity pro parkování, skladování a další funkce, které nepotřebují luxus denního světla.

Horní úroveň je na mnoha místech (body půdorysného křížení) spojena s úrovní spodní vertikálními komunikacemi (schodiště, rampy a vždy také výtah). Důležitými takovými body jsou tramvajové zastávky na hlavní dopravní trase, na jejichž ostrůvky přímo vedou schodiště a výtahy z lávek, kterými horní pěší ulice překlenují dolní uliční systém.

Na severu začíná řešené území připojením od Masarykovy třídy okolo poštovní budovy. Architektonický akcent vytvářejí přesazené objemy objektu při zastávce Nové Sady, které přímo u přechodů ze zastávky pod sebou skýtají průchod do prostor současných slepých kolejišť. Samy vytvářejí jakousi markýzu nad průchody, přesazenou až nad silnici a lákají tak chodce k prozkoumání prostoru za nimi a pokračování do nově rozvíjejícího se území. Z tohoto místa vede pěší trasa zachovaným viaduktem do prostoru tzv. Malé Ameriky, tramvaj odtud klesá rampou přímo do dolního systému ulic.

Prostor současných nástupišť je zúžen do formátu ulice s náměstíčkem a tramvajovou zastávkou, která je přes nádražní budovu úrovnově spojena s nástupištěm před nádražím. Tím také zapojuje nádražní objekt do života a dává mu příležitost nalézt svůj nový obsah. Linie spojnic tramvajových zastávek však pokračuje zeleným pruhem dále až k zastávkám Úzká do prostor před OC Vaňkovka, kam lze stále na tentýž úrovni volně pokračovat v chůzi přes současnou lávku. Nepříjemná chůze tunely a podchody ztrácí význam, namísto OD Tesco a prostoru před ním se nyní nachází blok městských domů s napříč procházející jednosměrnou ulicí. Tu pěší koridor překlenuje horem, tedy bez jediného schodku.

Do práce byl zahrnut publikovaný projekt revitalizace objektu Malá Amerika, byť s nezbytnými úpravami pro fungování v kontextu tohoto návrhu. Právě na náměstíčku nad Malou Amerikou se pěší trasa po viaduktu dělí. Je možné pokračovat dále po železničním valu parkem a přes řeku Svratku, anebo odbočit po hlavní, příjemně těsné pěší trase sérií veřejných prostor a prostůrků okolo bočního vstupu do OC Vaňkovka a přes nové obchodně-administrativní centrum, které stojí nad procházející komunikací velkého městského okruhu. Díky tomu pěší trasa bezkolizně tuto komunikaci kříží a okolo hotelu a fotbalového stadionu vrcholí v přednádražním prostoru širokým architektonizovaným schodištěm.

Umístění funkce fotbalového stadionu není náhodné. Území si žádá další zajímavé oživující funkce, navíc souvislost se současným hledáním místa pro nový fotbalový stánek a úplná návaznost na vlakové i autobusové spojení dávají jasný motiv pro tento obsah. Stadion však není mimo doby utkání jen mrtvým objektem ukazujícím svému okolí nevlídnou slupku, ale pevnou součástí funkčního organismu města, do kterého se připojuje svým veřejně přístupným parterem, který je jeho okrajem, rozhraním mezi arénou a ulicí. Na stadion přes pěší trasu z OC Vaňkovka navazuje sportovní centrum, které vytváří zázemí pro fotbalovou arénu, rekreační příležitosti pro veřejnost a také poskytuje parkovací kapacity pro sportovní objekt.

V jihozápadní části území hraničí s řekou parkem, který volně pokračuje okolo kanálu. Do toho je vháněna voda pomoci jezů, které zdvihají úroveň hladiny na potřebnou výši. Také díky tomu je bydlení na nově vzniklém ostrově atraktivní, zejména řadovkový objekt přímo na nábreží má téměř kontakt s vodní hladinou. Občasná návštěva řeky ve spodním patře objektu při povodních nutně patří k romantice bydlení na takovémto exkluzivním místě.

Pokud jde o funkční skladbu území, je motivována snahou o přirozený mix funkcí, kdy se funkce ve městě příjemně a vhodně mísí a doprovázejí. Podnoží objektů je téměř bezvýhradně obsazeno plochami garáží, skladů a obsluhy, výjimkou je pruh parteru okolo uličních prostor. V druhém podlaží je tato komerční funkce mnohdy alternativována funkcí administrativní.

V 3. podlaží, tedy na úrovni pěších cest je nejvíce ploch věnováno komerčnímu využití, to se přirozeně mění směrem dále od pěších tras, zejména do klidnějších částí okolo řeky a parku. Vyšší patra pak přecházejí přes administrativní funkci do nejvyšších obytných pater. Pozornost byla funkční skladbě věnována hlavně v úzkých uličkách ve směru V-Z, kde zejména v severnější objektu by nemusely být splněny hygienické podmínky pro bydlení. Zatímto účelem byla změněna skladba, případně bylo ustoupeno horní patro protilehlého (jižního) objektu či bydlení pojato jako mezonetové s osluněnými plochami ve vyšším podlaží. Funkční skladba také samozřejmě reflektuje území s vyšší hluchostí a prašností - okolo městského okruhu.

Dopravní řešení bylo již nastíněno. Je poměrně standartní v běžných uličních profilech. Bloky objektů ve vyšších patrech jsou obsluhovány dopravou uvnitř svých objektů podnoží. Některé ulice byly pro zklidnění provozu a pro získání prostor pro parkování řešeny jako jednosměrné. Omezení vjezdu platí od poslední křižovatky severně před nádražím, kde je cesta dále dovolena pouze dopravní obsluze a autobusům k autobusovému nádraží umístěného pod železničním nádražím.

Mírně nestandardní je obrácené vedení tramvají, které se v mém území míjí vlevo, což vytváří možnost jediného ostrůvku uprostřed kolejí. To kvůli připojení jediným schodištěm / výtahem z horních lávek. Toto řešení bylo navrženo přímo dopravním expertem při konzultaci. Technicky je provedeno zkřížením směrů kolejí na všech vjezdech do území, které bude využíváno pouze do doby použití vozového parku s obousměrným nástupem. V jižní části severojižní hlavní třídy jsou tramvajové koleje umístěny stranou (nikoli vprostřed) silničních pruhů. To proto, aby při odbočování na zastávku před nádražím nebrzdila provoz na cestě k autobusovému nádraží a bezkolizně se oddělila.

Detaily veřejných prostranství jsou ve znaku vodních prvků (fontána a kaskáda), změn v textuře dlažby a pouličního sedění. Ukazují také umístění zeleně a místa kontaktu s vnitřní dispozicí stavebních objektů (tzv. vstup do objektu).

Důležitá je pro projekt také fázovitost, která neumožňuje řídce rozvinout území před zahuštěním hlavní trasy. Právě takovéto řídké řešení je z pohledů investorů často výhodnější, avšak nevytvoří (ale naopak dlouhodobě zabráni) vytvoření živého a kompaktního města. Zde má opět význam koncept zvýšené úrovně pěších cest středem jejich podnoží. Jednotlivé projekty, dané blokem podnoží, totiž dají vzniknout hned celému úseku pěší trasy – tedy pevně vymezenému z obou jejích stran. Navíc ulice je vedena objektem soukromého vlastníka, což částečně řeší její údržbu a opravy.

